向大海要最大效益

海客谈 | 阿培

近日,由东海实验室牵头组织实施的近岸“百米级”海试综合保障服务在舟山海域顺利完成,这是国内首次开展该类型试验,为国家海洋综合试验场舟山片区建设积累了首份全流程实战范本。海试区域距海岸仅1海里,平均水深105米,最深处达113米。这事带来的启示是善用、巧用海洋资源禀赋,才能让大海产生最大效益。

将优势转化为效益

一海里之外就是百米深水——这是舟山建设国家海洋综合试验场的天然优势。深海装备研发要从实验室验证走向深海实测,“百米级”海试是重要的中间环节。别的地方要跑到远海才能做的试验,舟山近岸就能做。这个优势,别处抢不走。

同样的区位优势,也支撑着另一件大事——大宗商品资源配置枢纽建设。深水泊位、深水航道、锚地资源,让大型矿船能进得来、停得下、卸得快。油气储运、粮食中转、铁矿石接卸,靠的都是这片海。海试靠的是“近岸有深水”,枢纽靠的是“深水能靠大船”——同一个禀赋,衍生出两种高价值用法。

但将优势转化为效益,还需科学用海。舟山海域面积2.08万平方公里,听起来辽阔,用起来却处处“挤”。深水泊位要占海,航道、锚地、养殖、捕捞、海试、海洋能开发都要占海,生态保护还要留白。海域不是无限的,好海域更是稀缺的。所以,向大海要效益,不能各算各的账,得算综合账、总体账。

平台化用海,算的是总账

建设国家海洋综合试验场舟山片区,就是一个算总账的样本。它不是简单地圈一片海,而是依托葫芦岛潮流能试验站、摘箬山岛综合试验站和甬东综合保障基地,整合岸基、海域与高校企业存量资源,为潮流能装备、水下机器人、深海整机及海洋观测设备提供从岸基压力试验、功能测试、海试验证到后勤保障的全流程服务。科研单位不用再自行对接码头、船舶、海域、航道、天气、后勤等分散环节,可以把精力集中在技术验证本身。这种平台化用海,一片海服务的是无数个项目,产生的是科技创新的乘数效应。

更关键的是,这个平台不只服务舟山。国家海洋综合试验场舟山片区正逐步面向社会开放测试服务,全国各地的科研单位、高校、企业,均可提出申请。再往前一步,海洋装备试验是世界性的需求,全球的深海装备研发都需要合适的海试场地。舟山近岸百米深水的条件,完全有能力承接国际海试服务。当全国乃至全球的科研项目都来这里做试验,带来的不只是服务收入,更是技术、人才、企业的集聚——试验在哪里做,研发和产业就更有机会在哪里落地生根。这正是平台化用海可能释放的集聚效应。

建设大宗商品资源配置枢纽,则是另一种算总账。它不是简单地“多建几个码头”,而是把储运、加工、贸易、交易、海事服务串成一条链,让一船船大宗商品在舟山不是“路过”,而是“落地”“增值”,并在此“定价”。一片深水岸线,服务的不是一艘船、一票货,而是整个产业链、整个区域市场。这种“枢纽化”用海,让一片海带动的流量和存量达到千亿级,且仍在持续扩大。

一张用海图,统筹一盘棋

算总账不等于不算细账。舟山海域的综合利用,需要科学规划、统筹安排。哪些海域适合做海试,哪些适合建泊位,哪些适合养殖,哪些必须留作航道锚地,哪些要划为生态保护区,得有一张清晰的用海图。这张图,既要考虑当前产业需求,也要预留未来发展空间;既要算经济账,也要算生态账。用海不能“谁先占谁得”,而应通过科学规划引导“高效利用优先”。

用海图是“谋”,硬件是“基”。值得期待的是,甬东综合保障基地正在建设的深海装备整机级服役能力测试装置,可容纳百吨级潜航器,计划2027年初交付使用,建成后有望成为国内规模最大的同类型测试设施之一。这个装置补齐的是装备整机测试与海上验证之间的工程能力短板,是舟山片区区别于国内其他海洋试验平台的突出优势。一片海,一个装置,撑起的是一个国家级平台,打开的是一扇面向全国、面向世界的窗口。

舟山建设现代海洋城市,海域是最宝贵的资源。向大海要最大效益,不是把海切开来一块块算账,而是统筹规划、综合利用、开放服务,让每一片海在全局中发挥它最该发挥的作用。试验场如此,枢纽如此,整个海洋经济亦如此。

可为绿色航运开绿灯

海客谈 | 惟馨

11月3日,舟山首艘柴电推进客船“新海华72”轮在浙江凯灵船厂顺利下水。该轮额定载客387人,搭载2台350千瓦推进电机组,航行噪声低、振动小,尾气排放量相比传统动力客船大幅降低,投用后将成为普陀山航线大容量骨干运力。

“新海华72”轮下水,标志着舟山水上客运向绿色低碳转型迈出了关键一步。但“关键一步”不等于“一路畅通”。绿色船舶造得出,还要用得起、跑得顺、换得动。这就需要“有形之手”持续用力,为绿色航运开绿灯。

推广绿色航运,舟山的底气日益充足。“新海华72”轮就是本地设计、本地建造的成果。技术有支撑,建造有力量,目前需要的是一股强劲的“推力”。

绿色航运的“堵点”,首先在成本。一艘新能源客船的建造成本,往往高于同类型传统燃油船舶;动力电池、甲醇发动机、氢燃料电池等核心装备的价格,短期内还降不下来。对航运企业来说,换一艘船意味着几百万甚至上千万元的真金白银投入,光靠“觉悟”和“情怀”撑不起这笔账。电车之所以能迅速普及,靠的不只是技术成熟,更靠购置补贴、税费减免、充电设施超前布局——让买车的人觉得“划算”,让开车的人觉得“方便”。绿色航运要复制这个逻辑,同样需要在成本端替企业算好账。



AI制图

研发端,要让技术“攻得下”。当前新能源船舶的动力路线并非“一招通吃”:短途客渡适合纯电池动力,中长途货运可以走甲醇、LNG路线,氢氨燃料则在示范探索阶段。舟山海域辽阔,岛际航线的距离、海况、客流差异很大,哪一种船型、哪一种动力最适合哪一条航线,需要科研机构和造船企业一起“把脉开方”。国家层面已经明确了“电动+甲醇”双轮驱动的技术路线。舟山有凯灵船厂这样的建造力量,有东海实验室、浙江大学海洋学院等科研机构与平台,完全可以在海岛场景的绿色船型研发上先行一步。技术攻下来了,成本才有下降的空间。

推广端,要让企业“换得起”。国家对新建新能源清洁能源船舶给予分档补贴,绿色甲醇动力船舶、新能源船舶企业所得税也有相应优惠。这些政策要真正落到企业口袋里,还需要做好衔接——申报流程能不能再简一点,补贴到账能不能再快一点,对舟山这样的海岛城市,补贴标准能不能更优惠一些。企业算得过账,才愿意把首艘变成下一艘。

舟山是海岛城市,水上客运是民生刚需,也是绿色转型的天然试验场。“新海华72”轮是“蓝色岛链”绿色船型从图纸走向水面的一次验证,证明舟山有能力造出绿色客船。接下来要验证的,是舟山能不能让更多绿色船舶在这片海域跑起来、留下来。研发给支撑,推广给实惠,政策给推力——绿灯一路亮下去,绿色航运才能从首艘驶向成群。

一年制海员班须守住适任底线

海客谈 | 李海州

近日,全省首个“一年制非航海专业三管轮培训班”在舟山开班,首批25名学员均为非航海类全日制大专及以上应往届毕业生,一年全脱产培训后参加船员适任证书考试,考试通过并完成一年船上见习,方可申领适任证书。这条消息之所以值得关注,在于它提出了一个绕不开的问题:能否把一名从未上过船的大学生,用一年培训加一年见习,培养成能独立值守机舱的高级船员?答案应当是:学制可以缩短,适任底线不能打折。

一年制海员班不是凭空冒出来的,它回应的是航运市场高级船员短缺和高校毕业生职业转换的双重现实。一方面,航运市场持续火热,大量新船下水,高级船员供不应求。另一方面,越来越多高校毕业生面临就业选择,一条学制短、路径清晰的职业转换通道,确实有现实吸引力。因此,一年制海员班不是“该不该办”,而是“怎样才能真正办成”。

一年制海员班最大的风险,是把“适任培训”做成“应试集训”。适任二字,本义是胜任其职、能独立应对岗位职责;应试集训指向的,却是拿证。正规科班培养周期长,固然有知识体系庞大的因素,但更关键的是实操能力需要反复训练和船上见习。当培训时间被压缩到一年,最容易出现的问题,就是把精力押在背题库、刷真题、过考试上,让实操流于形式,以模拟器训练代替实船训练,最终可能培养出“有证无能”的学员。

守住适任底线,关键不在“一年”这个数字,而在让课程重组、模拟实训、实船见习成为硬性门槛而非走过场。课程要重组而非简单压缩:应围绕三管轮岗位“必须会”的能力清单,把时间投向设备操作、故障判断和应急处理;实操要真训真考,模拟器训练要把试错成本留在岸上;见习要做实,明确带教责任、任务清单和考核记录,不能变成申领证书流程的“盖章环节”;校企合作要走向共育,企业参与课程设置和实训标准制定,不能只在结业时“推荐就业”;评价标准要从“考试通过率”转向“上船留存率、岗位胜任率”以及船东反馈等长期指标。

一年制海员班是一件好事,但好事更要办好、办实。它考验的,不是把证书发得多快,而是把船员教得多稳。守住适任底线,就是守住航运安全的第一道闸门,也是这项改革能否行稳致远的生命线。

让“共享奶奶”在更多小区出现

点滴录 | 周沫

普陀沈家门街道中大社区有支“共享奶奶”志愿队,16位热心退休阿姨轮班值守社区儿童活动室,为辖区双职工家庭提供免费临时托育。从今年7月成立至今,已累计开展托育服务超300次,惠及儿童5000余人次。

这个做法,让人羡慕。孩子放学早、大人没下班,往活动室一送,有“共享奶奶”看着,有玩具有同伴,家长安心,孩子开心。一个老城区社区,用邻里互助的方式,把“看娃难”这个难题接住了。

每个小区都有老年人,而且不乏有爱心、喜欢娃、善带娃的老年人。那么,这样的“共享奶奶”,能不能在更多小区出现?答案是:完全可以。

中大社区最初只是临时找几位热心阿姨搭把手看孩子,没想到报名的人越来越多,从三五人发展到16人。这些奶奶为什么愿意来?邬红霞老人说,孩子们一声声“奶奶”,是这份志愿工作最珍贵的回报;有孩子把家里的小零食偷偷塞给她,有孩子见她感冒请假,第二天围过来问“奶奶是不是生病了”。这种被需要、被信任的感觉,是钱买不来的。

而这份“愿意来”的底气,其实还有另一层原因。中大社区60岁以上老年人占45%,社区平日里对老年人悉心关照——志愿者上门探视、节日慰问、日常嘘寒问暖,让不少独居、空巢老人觉得“老有所养、老有所依”。人一旦觉得自己被社区惦记着,心里就暖了;心里暖了,只要精力还充沛,就愿意过来为这个“家”出把力、带带娃。中大社区的“共享奶奶”,正是从这份被善待的底气里“生长”出来的。

当然,老年人的热心也需要呵护。中大社区把值守时长纳入志愿者积分体系,可兑换米油、纸巾,还能参与研学旅游;社区还筹备能力提升课程,请专业幼教就儿童磕碰应急处理、同伴矛盾调解等进行培训。积分是认可,培训是保障。老年人付出时间和精力,社区给他们体面和底气——这就是尊重。

说到底,小区是个大家庭。尊老和爱幼,本来就是一体的。让老年人觉得“老有所依”,老年人才愿意在力所能及时为“幼有所托”尽力;孩子被照顾、被关爱,老年人也收获温暖与治愈。中大社区的“共享奶奶”,不只是解决托育难题,更是在重建邻里之间的信任和温情。

这样的“共享奶奶”,不是中大社区的专利。只要社区愿意先把老年人照顾好,让老年人觉得有依靠、有盼头,再搭个台,自然会有更多老年人愿意走出来。到那时,“看娃难”就不再是困扰,而会成为邻里互助的一件暖心事。

海山观察

本版署名文章不代表本报立场
每个人都应有话筒,欢迎争鸣

